

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 675 420 A1**

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 95104055.9

51 Int. Cl.⁶: G05B 23/02, G09B 19/16

22 Anmeldetag: 20.03.95

30 Priorität: 28.03.94 DE 4410709

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
04.10.95 Patentblatt 95/40

84 Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

71 Anmelder: **Bodenseewerk Gerätetechnik GmbH**
Alte Nussdorfer Strasse 15
D-88662 Überlingen (DE)

72 Erfinder: **Krogmann, Uwe**
Zur Aesche 24
D-88662 Überlingen (DE)

74 Vertreter: **Wolgast, Rudolf, Dipl.-Chem. Dr. et al**
Dipl.-Phys. Jürgen Weisse
Dipl.-Chem. Dr. Rudolf Wolgast
Bökenbusch 41
Postfach 11 03 86
D-42531 Velbert (DE)

54 Überwachungs-Einrichtung zur Überwachung der Flugsicherheit von Flugzeugen.

57 Zur Überwachung der Flugsicherheit von Flugzeugen ist eine in einem Außenbehälter (25) angeordnete Überwachungs-Einrichtung vorgesehen. Die Überwachungs-Einrichtung enthält eine an einem Flugzeug zu befestigende Überwachungs-Baugruppe (24), Sensoren (26,28,30) zur Messung von Flugzeugdaten unabhängig von den flugzeugeigenen Sensoren, die in der Überwachungs-Baugruppe (24) angeordnet sind, Mittel (36,38) zur automatischen Überwachung der Funktion des technischen Geräts der Überwachungs-Baugruppe (24) und ebenfalls in der Überwachungs-Baugruppe (24) angeordnete Mittel (72,80) zur automatischen Überwachung der Reaktionen des Piloten (64) anhand der von den unabhängigen Sensoren (68) gelieferten Flugzeugdaten. Weiterhin enthält die Überwachungs-Baugruppe (24) eine Vorrichtung, die auf Abweichungen des Flugzeugs von dem Bereich sicherer Flugzustände anspricht und eine Warnung auslöst, eine Vorrichtung, die auf unzulässige Annäherung des Flugzeugs (56) an den Boden anspricht und eine Warnung auslöst und eine Kollisionswarn-Vorrichtung, die auf die Gefahr einer Kollision mit anderen Flugzeugen anspricht und eine Warnung auslöst.

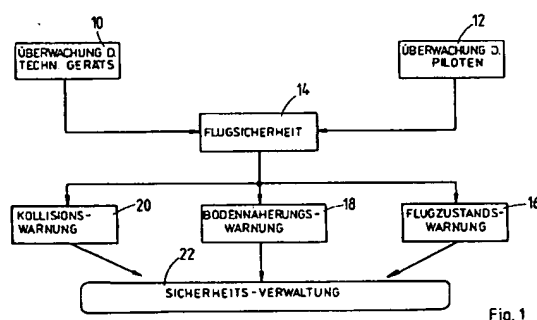


Fig. 1

BEST AVAILABLE COPY

EP 0 675 420 A1

Technisches Gebiet

Die Erfindung betrifft eine Überwachungs-Einrichtung zur Überwachung der Flugsicherheit von Flugzeugen.

Moderne Flugzeuge sind sehr komplizierte Systeme mit einer Vielzahl von Baugruppen, die in vielfältiger Weise miteinander zusammenwirken. An den Piloten werden daher hohe Anforderungen gestellt, wenn er diese komplexen Systeme beherrschen soll. Der Ausfall einer Baugruppe, z.B. eines Sensors, kann dabei zu gefährlichen Reaktionen führen. Das gleiche kann aber auch für eine falsche Reaktion des Piloten gelten.

Zugrundeliegender Stand der Technik

Es ist bekannt, im Flugzeug vorhandene Sensoren, Signalverarbeitungs-Kanäle und Stellmotoren redundant vorzusehen. Durch geeignete Redundanzverwaltung kann dafür gesorgt werden, daß bei Ausfall eines Sensors die für Stabilisierung, Führung und Navigation des Flugzeugs erforderlichen Informationen von dem System noch geliefert werden. Ein Beispiel einer solchen Redundanzverwaltung ist in DE-A-39 29 404 und EP-A-0 416 370 dargestellt. Das bekannte System sieht redundante Sensoren in einem Flugzeug selbst vor.

Bekannte Systeme enthalten keine Maßnahmen zur Kontrolle des Piloten.

Offenbarung der Erfindung

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Überwachungs-Einrichtung zu schaffen, welche den menschlichen Piloten im Rahmen seiner Flugaufgabe laufend überwacht.

Insbesondere soll eine solche laufende Überwachung bei Ausbildungs- und Trainingsflügen erfolgen.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe gelöst durch

- (a) eine an einem Flugzeug zu befestigende, mit einem technischen Gerät versehene Überwachungs-Baugruppe,
- (b) wobei das technische Gerät Sensormittel zur Messung von Flugzeugdaten unabhängig von den flugzeugeigenen Sensoren enthält,
- (c) Mittel zur automatischen Überwachung der Funktion des technischen Geräts der Überwachungs-Baugruppe und
- (d) ebenfalls in der Überwachungs-Baugruppe angeordnete Mittel zur automatischen Überwachung der Reaktionen des Piloten anhand der von den unabhängigen Sensormitteln gelieferten Flugzeugdaten, wobei die Reaktionsüberwachungsmittel ebenfalls in der Überwachungs-Baugruppe angeordnet sind.

Es wird somit eine Überwachungs-Einrichtung vorgesehen, die sowohl das eigene technische Gerät als auch den Piloten laufend überwacht. Der Pilot ist ein sehr wichtiges Glied in dem Gesamtsystem.

Die Überwachungs-Einrichtung erzeugt Flugzeugdaten mittels Sensoren, welche von den Sensoren des Flugzeuges selbst unabhängig sind. Es ist daher in keinsten Weise notwendig, in das Sensor- und Flugsteuerungssystem des Flugzeuges einzugreifen. Ein solcher Eingriff wäre unzulässig.

Die Überwachungs-Baugruppe kann Warn-Mittel enthalten, die von Flugzeugdaten der unabhängigen Sensoren beaufschlagt sind und auf Abweichungen des Flugzeugs von dem Bereich sicherer Flugzustände ansprechen und ein Warnsignal auslösen.

Weiter kann die Überwachungsbaugruppe Bodenannäherungswarn-Mittel enthalten, die von Flugzeugdaten der unabhängigen Sensoren beaufschlagt sind und auf unzulässige Annäherung des Flugzeugs an den Boden ansprechen und ein Warnsignal auslösen. Gegebenenfalls kann die Überwachungs-Baugruppe Kollisionswarn-Mittel enthalten, die auf die Gefahr einer Kollision mit anderen Flugzeugen ansprechen und ein Warnsignal auslösen.

Die Überwachungs-Einrichtung prüft somit zunächst die Funktion des eigenen technischen Geräts, dann die Reaktionen des Piloten und kann gegebenenfalls auf dieser Basis Abweichungen vom Bereich sicherer Flugzustände und die Gefahr einer Bodenberührung erfassen und signalisieren.

Die Mittel zur Überwachung des technischen Geräts können ein assoziatives neuronales Netz mit Ein- und Ausgängen und ein diesem nachgeschaltetes regelbasiertes Expertensystem enthalten, welches als Ausgangsinformation Informationen über die Situation und eine Entscheidung über zu ergreifende Maßnahmen liefert. Das regelbasierte Expertensystem kann ein mit unscharfer Logik arbeitender Assoziativspeicher sein.

Die Mittel zur Überwachung der Reaktionen des Piloten können ein neuronales Netz mit Gewichten enthalten, welches in einem inertialen Zustand trainiert worden ist, um ein Modell des Verhaltens eines Durchschnitts-Piloten als Reaktion auf Sensorsignale zu erzeugen. Dieses neuronale Netz kann im Betrieb den Zustand des Flugzeugs wiedergebende Sensorsignale von den unabhängigen Sensormitteln und die Reaktionen eines realen, menschlichen Piloten wiedergebende Signale empfangen. Dabei wird das neuronale Netz während eines Trainingsverlaufs von dessen inertialen Zustand zu einem Zustand mit veränderten Gewichten umtrainiert, wobei dessen Verhalten das Verhalten des realen, menschlichen Piloten approximiert. Eine adaptive Kenntnis- und Datenbank mit Regeln

ist vorgesehen, welche Regeln, welche in einer wenn-dann-Form das Verhalten eines Piloten als Antwort auf Sensorsignale von den unabhängigen Sensormitteln kodieren, in einem Speicher speichern. Die Regeln sind mit Gewichten versehen, welche die Wichtigkeit der Regeln für das Verhalten des Piloten wiedergeben. Es sind Mittel zum Aufschalten der Sensorsignale von den unabhängigen Sensormitteln auf die Kenntnis- und Datenbank vorgesehen sowie Mittel zum Verändern der Gewichte der Kenntnis- und Datenbank schrittweise in Abhängigkeit von Veränderungen der Gewichte des neuronalen Netzes relativ zu dessen inertialen Zustands. Auswertemittel erzeugen ein Maß der Fliegefähigkeit des Piloten aus den veränderten Gewichten der Regeln in der Kenntnis- und Datenbank. Die adaptive Kenntnis- und Datenbank ist ein mit unscharfer Logik arbeitender Assoziativspeicher ist.

Die Überwachungs-Einrichtung kann zusätzlich ein Rechner-Modell der Flugzeugdynamik enthalten, wobei von dem Piloten gegebene Befehle sowohl auf das Flugzeug als auch auf das Modell aufgeschaltet sind, wobei das Rechner-Modell geschätzte Zustandsgrößen des Flugzeuges liefert; wobei die geschätzten Zustandsgrößen des Flugzeuges auch auf die Auswertemittel aufgeschaltet sind. Dadurch wird es möglich, ungewöhnliche Reaktionen des Piloten in der Auswertung zu berücksichtigen, welche durch ungewöhnliches Flugverhalten des Flugzeuges z.B. aufgrund eines Defekts hervorgerufen sein können. In diesem Fall weicht das tatsächliche Verhalten des Flugzeuges von dem Verhalten des Modells ab. Das Rechner-Modell kann ein neuronales Netz sein, das anhand der vom Piloten gegebenen Befehle und gemessener Zustandsgrößen des Flugzeuges trainiert ist.

Die Überwachungs-Baugruppe und die flugzeugunabhängigen Sensormittel können in einem am Flugzeug angebrachten Außenbehälter untergebracht sein.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist nachstehend unter Bezugnahme auf die zugehörigen Zeichnungen näher erläutert.

Kurze Beschreibung der Zeichnungen

- Fig.1 veranschaulicht als Diagramm das der Erfindung zugrundeliegende Sicherheits-Konzept.
- Fig.2 zeigt schematisch eine in einem Außenbehälter am Flugzeug angebrachte Überwachungs-Baugruppe.
- Fig.3 zeigt die Struktur eines Überwachungs-Elements zur Überwachung von Sensoren bei einer Überwachungs-Einrichtung der vorliegenden Art.
- Fig.4 ist ein Blockdiagramm einer Überwachungs-Einrichtung für die Überwa-

chung des Piloten.

Fig.5 veranschaulicht die Überwachung einer Kollisionsgefahr zwischen Flugzeug und Gelände.

Bevorzugte Ausführungen der Erfindung

In Fig. 1 repräsentiert der Block 10 die Überwachung des Geräts. Der Block 12 symbolisiert eine Überwachung des Piloten. Das wird unten noch beschrieben. Aus den beiden Überwachungen ergibt sich eine Überwachung der Flugsicherheit insgesamt. Das ist in Fig.1 durch den Block 14 dargestellt.

Auf der Basis dieser Überwachung werden dann weitere Gefahrenpunkte überwacht: Block 16 liefert eine Warnung, wenn das Flugzeug von dem Bereich sicherer Flugzustände abweicht. Block 18 liefert eine Warnung, wenn sich das Flugzeug dem Boden in gefährlicher Weise nähert. Block 20 symbolisiert die Erzeugung eines Kollisionswarnsignals, wenn die Gefahr einer Kollision mit einem anderen Flugzeug besteht.

Insgesamt ergibt sich damit eine "Sicherheits-Verwaltung" des gesamten Systems, wie durch Block 22 in Fig.1 angedeutet ist.

Fig.2 zeigt schematisch eine Überwachungs-Baugruppe 24, die als Außenbehälter (Pod) an ein Kampfflugzeug angehängt wird. Der Außenbehälter 25 hat die Form und das Gewicht eines Flugkörpers, wie er üblicherweise unter den Tragflächen des Kampfflugzeugs angebracht wird. Das hat den Vorteil, daß sich an der Aerodynamik des Flugzeugs im Vergleich zum üblichem Betrieb nichts ändert. Wenn das Flugzeug zum Betrieb mit solchen Flugkörpern zugelassen ist, dann ändert sich an dieser Zulassung durch die Montage eines Außenbehälters 25 statt des Flugkörpers nichts.

Die Überwachungs-Baugruppe 24 enthält Sensoren mit den zugehörigen Signalverarbeitungs-Mitteln, welche die Flugzeugdaten wie Fluglage, Flugdaten (Air Data) und Position redundant erfassen und verarbeiten. Die Sensoren umfassen eine Trägheitssensor-Einheit 26, einen Flugdaten-Sensor 28 und einen Empfänger 30 für die Satelliten-Navigation (GPS) mit der zugehörigen Antenne 32. Die Trägheitssensor-Einheit 26 enthält Kreisel und Beschleunigungsmesser. Es können erforderlichenfalls noch weitere Sensoren, z.B. ein Doppler-Radar oder ein Höhenmesser, vorgesehen werden. Die Sensoren 26, 28 und 30 sind unabhängig von den Sensoren des Flugzeugs selbst. Es ist daher kein Eingriff in das Sensor-System des Flugzeugs selbst erforderlich. Die Überwachungs-Einrichtung kann die Flugzeugdaten, z.B. die Position, Fluglage und Fluggeschwindigkeit oder Anstellwinkel, unabhängig von den Sensoren und Instrumenten des Flugzeugs selbst bestimmen. Die Daten der Senso-

ren 26, 28 und 30 sind auf eine Signalverarbeitungs-Einheit 34 aufgeschaltet. Die Signalverarbeitungs-Einheit 34 liefert aus den Sensor-Signalen die benötigten Flugzeugdaten. Diese Flugzeugdaten werden redundant erzeugt. Beispielsweise kann die Position des Flugzeugs einmal durch die Trägheitssensor-Einheit 26 durch Signalverarbeitung in der Signalverarbeitungs-Einheit 34 nach den Methoden der Trägheits-Navigation oder durch den Empfänger 30 für die Satelliten-Navigation mit entsprechender Signalverarbeitung erhalten werden. Durch geeignete Redundanz-Verwaltung wird bei Ausfall eines Sensors sichergestellt, daß die erforderlichen Informationen durch Rekonfiguration aus verbleibenden Sensoren erhalten wird.

Die Überwachung des "technischen Geräts" geschieht im vorliegenden Fall durch ein neuronales Netz 36 in Verbindung mit einem regelbasierten Expertensystem 38, wie in Fig.3 dargestellt ist.

Das neuronale Netz 36 ist ein dreischichtiges Netz mit einer Eingangsschicht 40, einer verborgenen Schicht 42 und einer Ausgangsschicht 44. Auf die Eingangsschicht 40 sind Eingangsdaten von den Sensoren über Eingänge 46 aufgeschaltet. An Ausgängen 48 wird angegeben, ob ein Sensor defekt ist und welcher. Das neuronale Netz 36 ist dementsprechend durch überwachtetes Lernen trainiert, wobei in diesem Lernprozeß die Verbindungsgewichte gesetzt wurden. Die Aktivitäten der Knotenpunkte in der verborgenen Schicht 42 stellen die Klassen der möglichen Ausfälle, Fehler oder Systemdefekte dar. Die Aktivitäten der Knotenpunkte in der Ausgangsschicht stellen die Klassen von vorgeschlagenen Vorgehensweisen dar. Das regelbasierte Expertensystem, das von einem mit unscharfer Logik arbeitenden Assoziativspeicher gebildet ist, erzeugt gegebenenfalls an dessen Ausgängen eine Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen.

Die Einrichtung von Fig.3 kann beispielsweise so arbeiten, daß Meßdaten von allen Sensoren auf die Eingänge des neuronalen Netzes 36 aufgeschaltet sind. Das neuronale Netz 36 liefert ein Signal von im wesentlichen "H" ("high") am ersten Ausgang, wenn ein Sensor z.B. der Empfänger für die Satelliten-Navigation ausfällt. Alle anderen Ausgänge sind im wesentlichen "L" ("low"). Der Ausdruck "im wesentlichen" bedeutet hier, daß die Ausgänge des neuronalen Netzes keine genau definierten Spannungswerte oder Daten liefern, sondern etwas unscharf sind. Das regelbasierte Expertensystem 38 enthält nun abgespeicherte Regeln, üblicherweise in der Form: "Wenn...dann..". Im vorliegenden, vereinfachten Fall würde das Expertensystem etwa die gespeicherte Regel anwenden: "Wenn Ausgang 50 "hoch" ist (GPS-Empfänger defekt) und alle anderen Ausgänge "niedrig" sind, dann soll die Position aus der Trägheits-Navigation

allein bestimmt werden". Das ist die Rekonfiguration. "Hoch" und "niedrig" sind hier unscharfe Größen, die von der unscharfen Logik des Assoziativspeichers verarbeitet werden.

Die beschriebene Überwachungs-Einrichtung für das technische Gerät bildet einen Teil der Signalverarbeitungs-Einheit 34 in Fig.2. Die Überwachungs-Einrichtung von Fig.3 erfüllt die Funktion des Blocks 10 in Fig.1.

Die Signalverarbeitungs-Einheit 34 ist über eine schnittstelle 52 und ein Speisekabel (Umbilical) 54 mit dem Datenbus des Flugzeugs verbunden. Über diese Verbindung erhält die Signalverarbeitungs-Einheit 34 die von dem Piloten des Flugzeugs gegebenen Steuerbefehle. Die Signalverarbeitungs-Einheit 34 enthält eine Überwachungs-Einrichtung für die Überwachung des Piloten. Eine solche Überwachungs-Einrichtung ist in Fig.4 dargestellt.

Die Überwachungs-Einrichtung von Fig.4 ist im Prinzip genau so aufgebaut wie die Überwachungs-Einrichtung für das technische Gerät, die in Fig.3 dargestellt ist. Eingangsgrößen sind Größen wie Fluglage, Flugdaten und Position, die sich aus dem Verhalten des Flugzeugs 56 ergeben. Diese Größen sind über Schleife 58 auf den Eingang der Überwachungs-Einrichtung "zurückgeführt" und werden ggf. in einem Summierpunkt 60 mit einer Referenz 62 verglichen. Diese Eingangsgrößen werden einerseits von dem Piloten 64 aufgenommen. Das kann durch Ablesen von Instrumenten, durch visuelle Beobachtung oder z.B. durch das Wahrnehmen von Beschleunigungen geschehen. Das ist durch Pfeil 66 in Fig.4 dargestellt. Andererseits werden die relevanten Größen von den flugzeugunabhängigen Sensoren 26, 28 und 30 im Außenbehälter 24 gemessen. Das ist durch Block 68 in Fig.4 angedeutet. Die Reaktionen des Piloten 64 auf die wahrgenommenen Eingangsgrößen (Pfeil 66) werden von dem Datenbus 70 des Flugzeugs über das Speisekabel 54 abgegriffen und der Signalverarbeitungs-Einheit 34 zugeführt.

Die Signalverarbeitungs-Einheit 34 enthält ein neuronales Netz 72. Auf dieses neuronale Netz 72 sind einmal die Signale der Sensoren 26,28 und 30 (und ggf. anderer, durch Block 68 mit dargestellter Sensoren) aufgeschaltet. Das ist durch die Verbindung 74 angedeutet. Zum anderen erhält das neuronale Netz 72 Informationen über die Reaktionen des Piloten von dem Datenbus des Flugzeugs über das Speisekabel 54 und die Schnittstelle 52 (Fig.2). Das ist durch die Verbindung 76 in Fig.4 dargestellt. Der Ausgang 78 des neuronalen Netzes 72 ist wieder auf ein regelbasiertes Expertensystem 80 aufgeschaltet. Das neuronale Netz 72 und das regelbasierte Expertensystem 80 sind im Prinzip genau so aufgebaut wie das neuronale Netz 36 und Expertensystem 38 von Fig.3.

Durch Training hat das neuronale Netzwerk 72 die Fähigkeit eines "guten" Piloten erlangt und stellt ein "Durchschnitts-Piloten" dar. Das neuronale Netzwerk 72 verknüpft die relative Reaktion des Flugzeugs, wie sie von den Sensoren 68 erfaßt worden sind, mit der Reaktion des Piloten 64. Dies wird durch die an dem neuronalen Netzwerk 72 zeigenden Pfeile angedeutet. Ausgehend von dem ursprünglichen Trainingszustand des neuronalen Netzwerkes 72 wird dieses neuronale Netzwerk 72 durch die Sensorsignale und die Reaktionen des menschlichen Piloten darauf "umtrainiert", wodurch es das Verhalten des realen, menschlichen Piloten approximiert.

Die Kenntnis- und Datenbank 80 enthält Regeln für das Verhalten des Piloten, sozusagen eine "Anweisung für den Piloten". Die Regeln haben die Form "wenn..., dann...". "Wenn diese und jene Sensorsignale auftreten, dann soll der Pilot diese und jene Tätigkeit vornehmen". Die Regeln sind gewichtet. Diese Gewichte hängen davon ab, wie genau der Pilot die betreffende Regel befolgen sollte und dies in der Tat auch macht.

Wenn das neuronale Netzwerk 72 ausgehend von den ursprünglichen Trainingszustand des neuronalen Netzwerkes verändert worden ist und das neuronale Netzwerk 72 dabei das Verhalten des realen, menschlichen Piloten approximiert, dann werden die Gewichte der Regeln in der Kenntnis- und Datenbank 80 gleichzeitig schrittweise verändert. Dies wird durch den durch den diesen Kenntnis- und Datenbank in Fig. 4 darstellenden Block durchgehenden Pfeil dargestellt. Wenn der Pilot beispielsweise eine bestimmte Regel wiederholt mißachtet, dann wird "das Gewicht" dieser Regel in dem System der Regeln in der Kenntnis- und Datenbank 80 relativ zu dem initialen Zustand reduziert. Damit liefern die Veränderungen der Gewichte der verschiedenen Regeln ein Maß für die Fähigkeit des Piloten. Die Erzeugung dieses Maßes wird durch den mit "Auswerteeinheit" beschriebenen Block 82 dargestellt.

Die Verwendung des neuronalen Netzwerkes 72, welches als initialen Zustand durch das Verhalten eines guten Piloten trainiert worden ist, bietet den Vorteil, daß durch den Trainingsverlauf mit dem realen Piloten ein Endzustand sehr schnell erreicht werden kann, in welchem die Gewichte des neuronalen Netzwerkes 72 sich während weiterem Training nur insignifikant verändern. Mit einem initialen Zustand, in welchem die Gewichte des neuronalen Netzwerkes 72 zufällig verteilt sind, würde es zu lange dauern das neuronale Netzwerk zu trainieren. Es kann angenommen werden, daß das Verhalten des zu testenden Piloten sich nicht grundsätzlich von dem eines "guten" Durchschnitts-Piloten unterscheidet. Es ist einfacher das den Durchschnitts-Piloten wiedergebende neurona-

le Netzwerk an irgendeinem anderen menschlichen Piloten anzupassen als ein untrainiertes neuronales Netzwerk daran anzupassen, welches sozusagen einen Laien darstellen würde.

Das neuronale Netzwerk 72 allein würde kein quantitatives Maß für die Fähigkeit des Piloten liefern. Es wurde auch keine Schlüsse über welche Fehler der Pilot 64 macht erlauben, d.h. in welcher Hinsicht das Verhalten des Piloten 64 von dem eines "Durchschnitts-Piloten" abweicht.

Die Gewichte des neuronalen Netzwerkes werden deswegen in Gewichte definierter Regeln umgeformt, wie in Fig. 4 angedeutet.

Regeln der Kenntnis- und Datenbank 80 kann durch Verändern der Gewichte des neuronalen Netzwerkes variiert werden. Es ist auch möglich, daß neue Regeln erzeugt werden. Es ist bekannt, welche Größen durch die Gewichte des neuronalen Netzwerkes miteinander verknüpft sind. Ein Programm sucht Beziehungen der Form, daß bestimmte Eingänge (Sensorsignale) mit einem bestimmten Ausgang (Reaktion des Piloten) mit besonders großem Gewicht verknüpft sind. Solche große Gewichte haben die Bedeutung, daß wenn die den Eingängen zugeordneten Sensorsignale auftreten, der Pilot besonders oft in Übereinstimmung mit dem Ausgang (oder einer Mehrzahl von Ausgängen) reagiert. Solche Relationen können als eine "wenn..., dann..."-Regel formuliert werden. Das Programm überprüft, ob die neue Regel in der Kenntnis- und Datenbank 80 schon vorhanden ist. Wenn dies nicht der Fall ist, dann wird die neue Regel in der Kenntnis- und Datenbank 80 gespeichert.

Das neuronale Netzwerk 72 erzeugt Ausgangssignale an einem Ausgang 78, welche angeben, in welchem Ausmaß die tatsächlichen Reaktionen des Piloten 64 von denen des Durchschnitts-Piloten abweichen. Bei einer Verringerung der Flugeschwindigkeit unter einen Sollwert, die von dem Flugdaten-Sensor 28 signalisiert wird, müßte etwa der Schub erhöht oder der Steigflug-Winkel verringert werden. Jeder Pilot wird auf eine gegebene Situation jedoch etwas anders reagieren. Deshalb sind die Beurteilungs-Kriterien unscharf. Linguistische Kriterien wie "gute Übereinstimmung", "leidliche Übereinstimmung" und "schlechte Übereinstimmung" werden für die verschiedenen Reaktionen verwendet.

Die Kenntnis- und Datenbank 80 erhält auch die Signale von den Sensoren 68. Die Kenntnis- und Datenbank "kennt" also die Flugzeugzustände. Von dem neuronalen Netzwerk 72 erhält die Kenntnis- und Datenbank 80 Beurteilungs-Kriterien, die sich lediglich auf den Grad der Übereinstimmung des realen, menschlichen Piloten 64 mit einem Durchschnitts-Piloten abstellen. Der Spielraum, der für das Verhalten des Piloten existiert, ist jedoch

für die verschiedenen Reaktionen unterschiedlich groß. Dieser Spielraum hängt vielfach von dem Flugzeugzustand ab. Ein Pilot, der bei einer Abweichung der vom Flugdaten-Sensor 28 gemessenen Fluggeschwindigkeit von einem Sollwert nicht sofort den Schub erhöht, reagiert u.U. vernünftig, wenn sich die Fluggeschwindigkeit sicher oberhalb der Abreißgeschwindigkeit bewegt und der Abfall der gemessenen Fluggeschwindigkeit nur auf einen vorübergehenden Gegenwind zurückzuführen ist. In anderen Fällen kann schon eine geringe Abweichung von der "Norm" gefährlich werden. In anderen Fällen kann es alternative Reaktionen geben. Diese verschiedenen Gesichtspunkte werden in Form von Regeln in der Kenntnis- und Datenbank berücksichtigt, welche sowohl die Kriterien von dem neuronalen Netzwerk 72 und die Sensorsignale von den Sensoren 68 beinhalten.

Die Kenntnis- und Datenbank 80 ist einen mit unscharfer Logik arbeitenden Assoziativspeicher.

In Abhängigkeit von den von dem neuronalen Netzwerk 72 durch den Ausgang 78 erhaltenen Beurteilungs-Kriterien, werden die Gewichte der in der Kenntnis- und Datenbank 80 gespeicherten Regeln schrittweise verändert. Diese Veränderungen liefern "Noten" für die verschiedenen Aspekte des Pilotentrainings. Diese "Noten" sind wieder linguistischer Natur, etwa "Reaktionen schnell", "Reaktionen normal", "Reaktionen langsam" usw. Aus diesen linguistischen "Noten", die von der Kenntnis- und Datenbank 80 erteilt werden, bildet die Auswerteeinheit 82 ein Maß für den Ausbildungsstand des Piloten.

Es wird bei diesem Verfahren sowohl das unterbewußte Verhalten des Piloten überwacht als auch bewußte Handlungen.

Es kann sein, daß bei einem Flugzeug einmal ein von der Norm abweichendes Verhalten des Piloten erforderlich ist, etwa weil die Aerodynamik eines Flugzeugs sich verändert hat oder ein Triebwerk ausgefallen ist. Um das zu erkennen ist ein Rechner-Modell 84 der Flugzeugdynamik vorgesehen. Dieses Modell 84 der Flugzeugdynamik erhält die gleichen Befehle von dem Datenbus 70 wie das Flugzeug 56 selbst. Das Modell 84 liefert an einem Ausgang 86 Schätzwerte der Flugzeug-Zustände. Diese Schätzwerte setzen ein intaktes Flugzeug voraus. Die Schätzwerte sind auf die Auswerteeinheit aufgeschaltet. Die Auswerteeinheit erkennt Abweichungen zwischen den Schätzwerten und dem durch die Sensoren 68 erfaßten realen Verhalten des Flugzeugs. Das Rechner-Modell des Flugzeugs, das ja in hohem Grade nichtlinear ist, wird durch ein neuronales Netz erhalten. Dieses neuronale Netz ist anhand des Verhaltens eines realen Flugzeugs trainiert worden.

Die von der Signalverarbeitungs-Einheit 34 gelieferten Daten werden durch einen Codierer 88

verschlüsselt und von einem Sender 90 mit einer Antenne 92 gesendet. Das gilt auch für Daten, die von verschiedenen Sensoren geliefert werden. Die Daten werden auch auf ein Daten-Aufzeichnungsgerät 93 aufgeschaltet und können von diesem auf einen externen Speicher übertragen werden.

Mit den so überwachten Daten der verschiedenen von den Sensoren des Flugzeugs unabhängigen Sensoren erfolgt eine Überwachung des Flugzeugs darauf, ob sich die Flugzustände innerhalb eines sicheren Bereiches befinden. Der Außenbehälter 24 enthält hierzu eine Vorrichtung, die von Flugzeugdaten der unabhängigen Sensoren 26, 28, 30 beaufschlagt ist und auf Abweichungen des Flugzeugs von dem Bereich sicherer Flugzustände anspricht und einen Alarm auslöst. Das ist die in Fig.1 durch Block 16 dargestellte Funktion.

Kritisch, insbesondere bei Luftkampfübungen, ist die Gefahr einer Kollision zwischen den beteiligten Flugzeugen. Um solche Kollisionen zu vermeiden sind alle beteiligten Flugzeuge mit einem Außenbehälter der beschriebenen Art versehen. Jeder dieser Außenbehälter 25 enthält einen Sensor für die Satelliten-Navigation. Diese Satelliten-Navigation gestattet es, die Position eines Flugzeugs bis auf wenige Meter genau zu bestimmen. Die Trägheitssensor-Einheit liefert den Geschwindigkeitsvektor im Raum, also praktisch über Grund. Die Daten der verschiedenen Flugzeuge werden über den Sender 90 und die Antenne 92 ausgesandt und drahtlos an alle anderen beteiligten Flugzeuge übertragen. Jede Überwachungs-Baugruppe 24 erhält daher Informationen nicht nur über seine eigene Position, Flugrichtung und Fluggeschwindigkeit sondern auch über die entsprechenden Daten aller anderen beteiligten Flugzeuge. Aus diesen Informationen kann durch die Signalverarbeitungs-Einheit berechnet werden, ob für zwei der beteiligten Flugzeuge die Gefahr einer Kollision besteht. Eine solche Gefahr ist gegeben, wenn die Flugzeuge auf einem Kollisionskurs fliegen, also bei den gemessenen Fluggeschwindigkeiten und Flugrichtungen ausgehend von den gegenwärtigen Positionen den gleichen Punkt im Raum oder einen bestimmten Bereich zur gleichen Zeit erreichen würden, und wenn dabei ein gewisser Abstand zwischen den Flugzeugen unterschritten ist. In diesem Fall wird durch die Überwachungs-Einrichtung ein akustisches Alarmsignal an die Piloten abgegeben. Das ist die durch Block 20 in Fig.1 dargestellte Funktion.

Die Überwachungs-Baugruppe in dem Außenkörper 25 enthält weiter eine Einrichtung, die von Flugzeugdaten der unabhängigen Sensoren beaufschlagt ist und auf unzulässige Annäherung des Flugzeugs an den Boden anspricht und ein Alarm auslöst. Diese Einrichtung geht davon aus, daß sich die Übung über bekanntem Gelände 94 (Fig.5)

abspielt. Die Geländestruktur dieses Geländes 94 ist in einem Speicher 96 gespeichert, wie in Fig.5 schematisch angedeutet ist. Durch den Empfänger 30 für die Satelliten-Navigation ist die Position des Flugzeugs 56 im Raum bekannt. Daraus kann die Position des Flugzeugs relativ zu dem Gelände 94 bestimmt werden. Die Trägheitssensor-Einheit 26 liefert darüber hinaus den Geschwindigkeits-Vektor des Flugzeugs über Grund. Daraus kann die Signalverarbeitungs-Einheit 34 berechnen, ob die Gefahr einer Kollision des Flugzeugs mit dem Boden besteht und ein Alarm auslösen. Das ist die in Fig.1 durch Block 18 dargestellte Funktion.

Patentansprüche

1. Überwachungs-Einrichtung zur Überwachung der Flugsicherheit von Flugzeugen, enthaltend
 - (a) eine an einem Flugzeug zu befestigende, mit einem technischen Gerät versehene Überwachungs-Baugruppe (24),
 - (b) wobei das technische Gerät Sensormittel (26,28,30) zur Messung von Flugzeugdaten unabhängig von den flugzeugeigenen Sensoren enthält,
 - (c) Mittel (36,38) zur automatischen Überwachung der Funktion des technischen Geräts der Überwachungs-Baugruppe (24) und
 - (d) ebenfalls in der Überwachungs-Baugruppe (24) angeordnete Mittel (72,80) zur automatischen Überwachung der Reaktionen des Piloten (64) anhand der von den unabhängigen Sensormitteln (26,28,30) gelieferten Flugzeugdaten, wobei die Reaktionsüberwachungsmittel (72,80) ebenfalls in der Überwachungs-Baugruppe angeordnet sind.
2. Überwachungs-Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Überwachungs-Baugruppe (24) Warn-Mittel enthält, die von Flugzeugdaten der unabhängigen Sensoren beaufschlagt sind und auf Abweichungen des Flugzeugs von dem Bereich sicherer Flugzustände ansprechen und ein Warnsignal auslösen.
3. Überwachungs-Einrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Überwachungsbaugruppe Bodenkontaktwarn-Mittel enthält, die von Flugzeugdaten der unabhängigen Sensoren beaufschlagt sind und auf unzulässige Annäherung des Flugzeugs an den Boden ansprechen und ein Warnsignal auslösen.
4. Überwachungs-Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Überwachungs-Baugruppe (24) Kollisionswarn-Mittel enthält, die auf die Gefahr einer Kollision mit anderen Flugzeugen ansprechen und ein Warnsignal auslösen.

5. Überwachungs-Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Mittel zur Überwachung des technischen Geräts ein assoziatives neuronales Netz (36) mit Ein- und Ausgängen und ein diesem nachgeschaltetes regelbasiertes Expertensystem (38) enthalten, welches als Ausgangsinformation Informationen über die Situation und eine Entscheidung über zu ergreifende Maßnahmen liefert.
6. Überwachungs-Einrichtung nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** das regelbasierte Expertensystem (38) ein mit unscharfer Logik arbeitender Assoziativspeicher ist.
7. Überwachungs-Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Mittel (64) zur Überwachung der Reaktionen des Piloten
 - (a) ein neuronales Netz mit Gewichten enthalten, welches
 - in einem inertialen Zustand trainiert worden ist, um ein Modell des Verhaltens eines Durchschnitts-Piloten als Reaktion auf Sensorsignale zu erzeugen, und
 - im Betrieb den Zustand des Flugzeugs wiedergebende Sensorsignale von den unabhängigen Sensormitteln und die Reaktionen eines realen, menschlichen Piloten wiedergebende Signale empfängt, wobei das neuronale Netz während eines Trainingsverlaufs von dessen inertialen Zustand zu einem Zustand mit veränderten Gewichten umtrainiert wird, wobei dessen Verhalten das Verhalten des realen, menschlichen Piloten approximiert, sowie
 - (b) eine adaptive Kenntnis- und Datenbank mit Regeln, welche
 - Regeln, welche in einer wenn-dann-Form das Verhalten eines Piloten als Antwort auf Sensorsignale von den unabhängigen Sensormitteln kodieren, in einem Speicher speichern,
 - wobei die Regeln mit Gewichten versehen sind, welche die Wichtigkeit der Regeln für das Verhalten des Piloten wiedergeben,
 - (c) Mittel zum Umschalten der Sensorsignale von den unabhängigen Sensormitteln auf die Kenntnis- und Datenbank,

- (d) Mittel zum Verändern der Gewichte der Kenntnis- und Datenbank schrittweise in Abhängigkeit von Veränderungen der Gewichte des neuronalen Netzes relativ zu dessen inertialen Zustands, und 5
- (e) Auswertemittel zum Erzeugen eines Maßes der Fliegfähigkeit des Piloten aus den veränderten Gewichten der Regeln in der Kenntnis- und Datenbank. 10
8. Überwachungs-Einrichtung nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, daß** die adaptive Kenntnis- und Datenbank ein mit unscharfer Logik arbeitender Assoziativspeicher ist. 15
9. Überwachungs-Einrichtung nach Anspruch 7, **gekennzeichnet durch** ein Rechner-Modell (84) der Flugzeugdynamik, wobei von dem Piloten gegebene Befehle sowohl auf das Flugzeug als auch auf das Modell aufgeschaltet sind, wobei das Rechner-Modell (84) geschätzte Zustandsgrößen des Flugzeuges liefert; wobei die geschätzten Zustandsgrößen des Flugzeuges auch auf die Auswertemittel aufgeschaltet sind. 20 25
10. Überwachungs-Einrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Rechner-Modell (84) von einem neuronalen Netz gebildet ist, das anhand der vom Piloten gegebenen Befehle und gemessener Zustandsgrößen des Flugzeugs trainiert ist. 30
11. Überwachungs-Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Überwachungs-Baugruppe (24) und die flugzeugunabhängigen Sensormitteln (26,28,30) in einem am Flugzeug (56) angebrachten Außenbehälter (25) untergebracht sind. 35 40

45

50

55

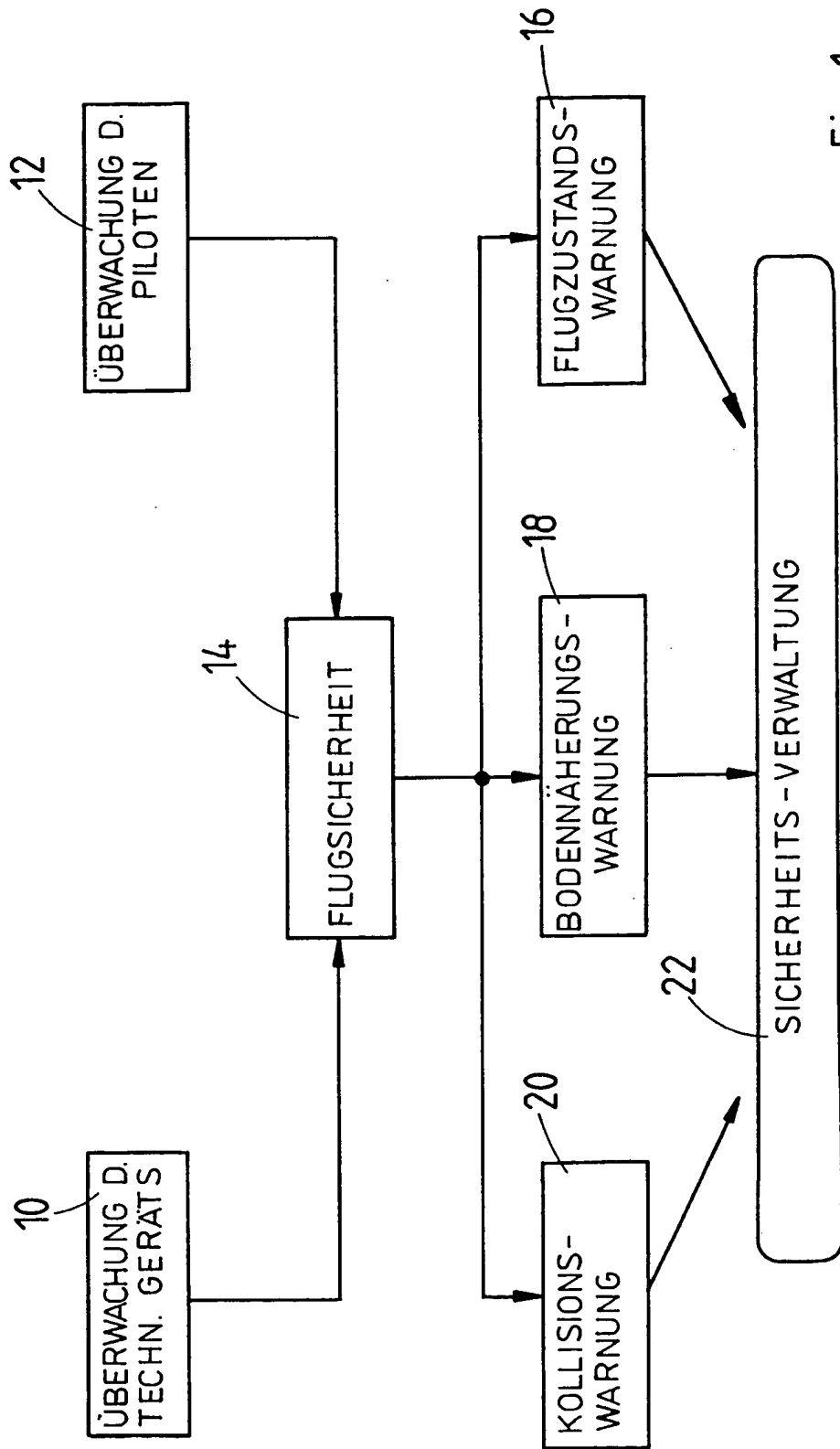


Fig. 1

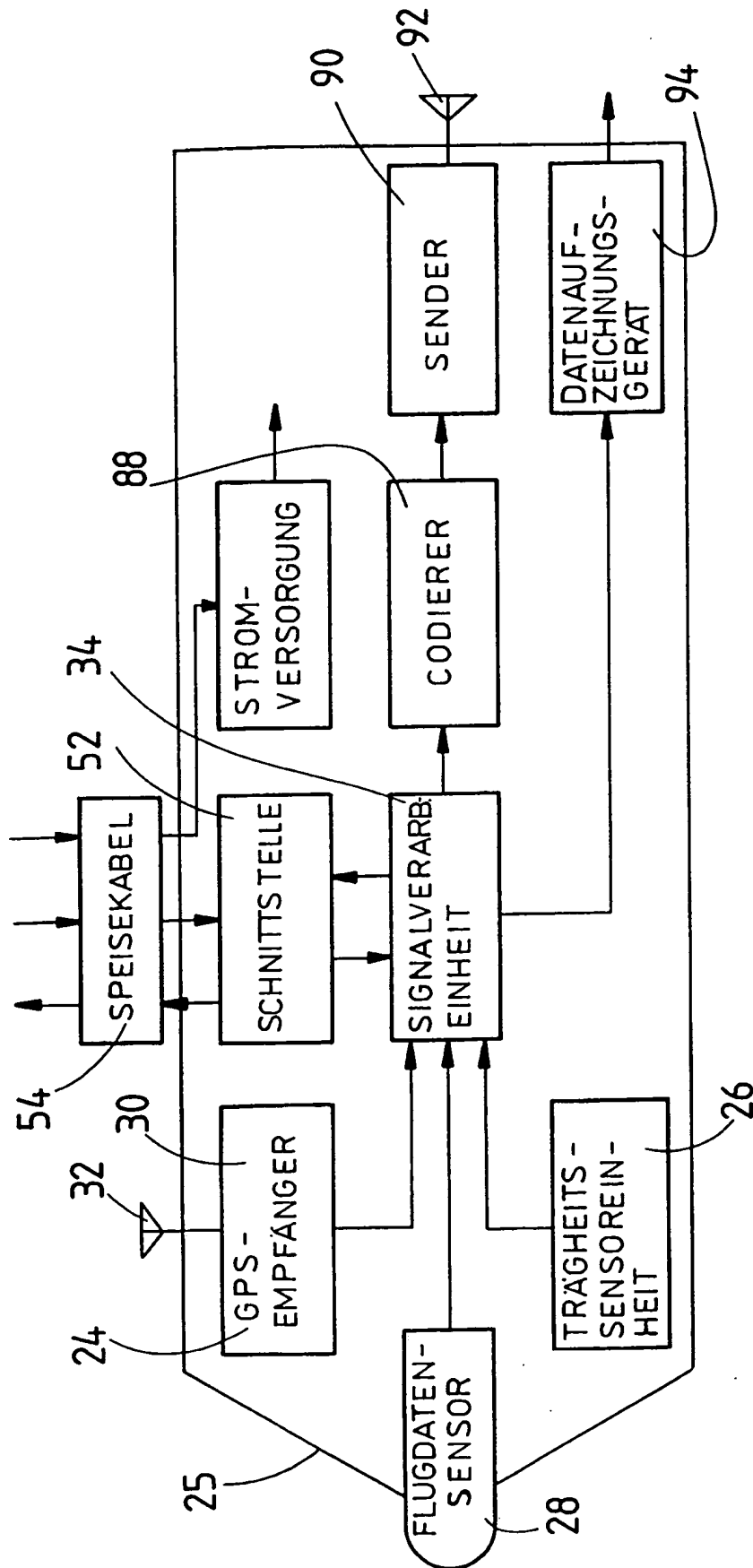


Fig. 2

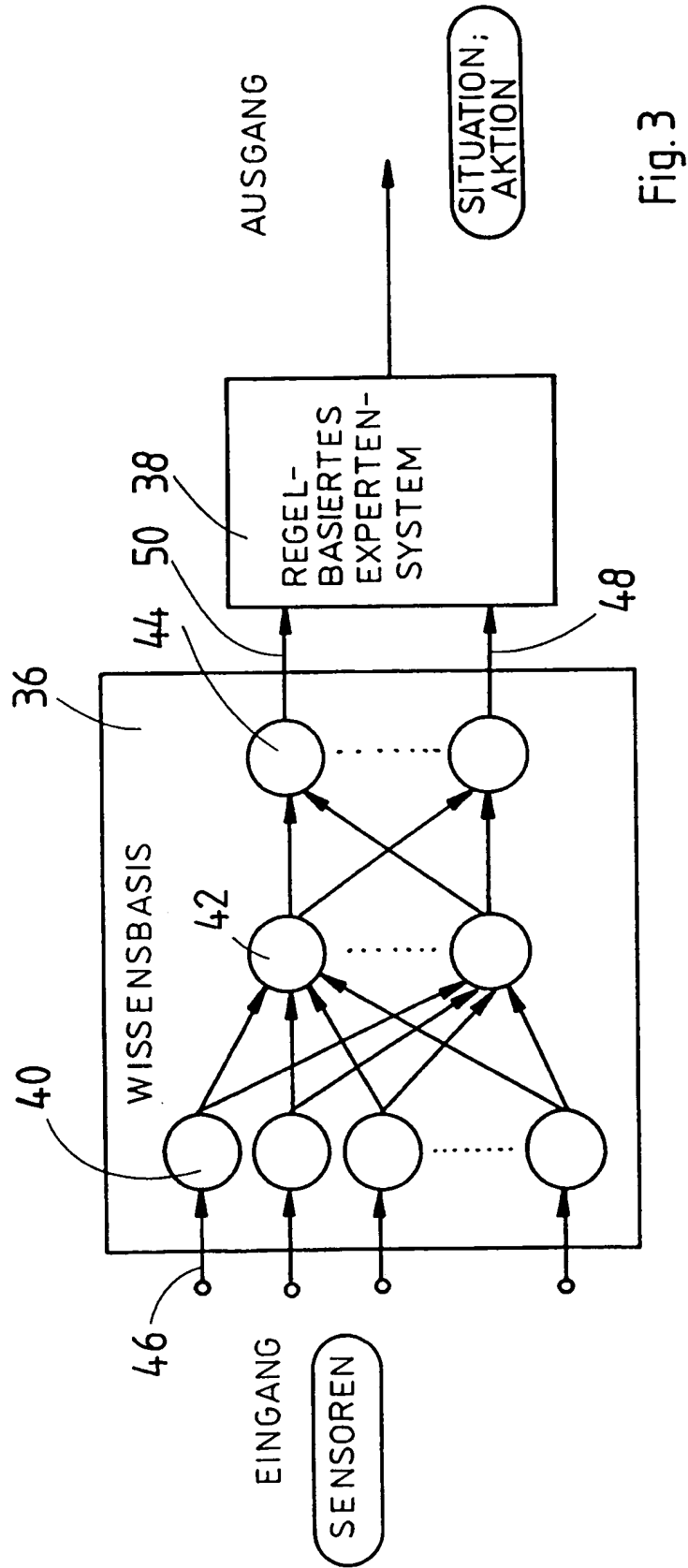


Fig. 3

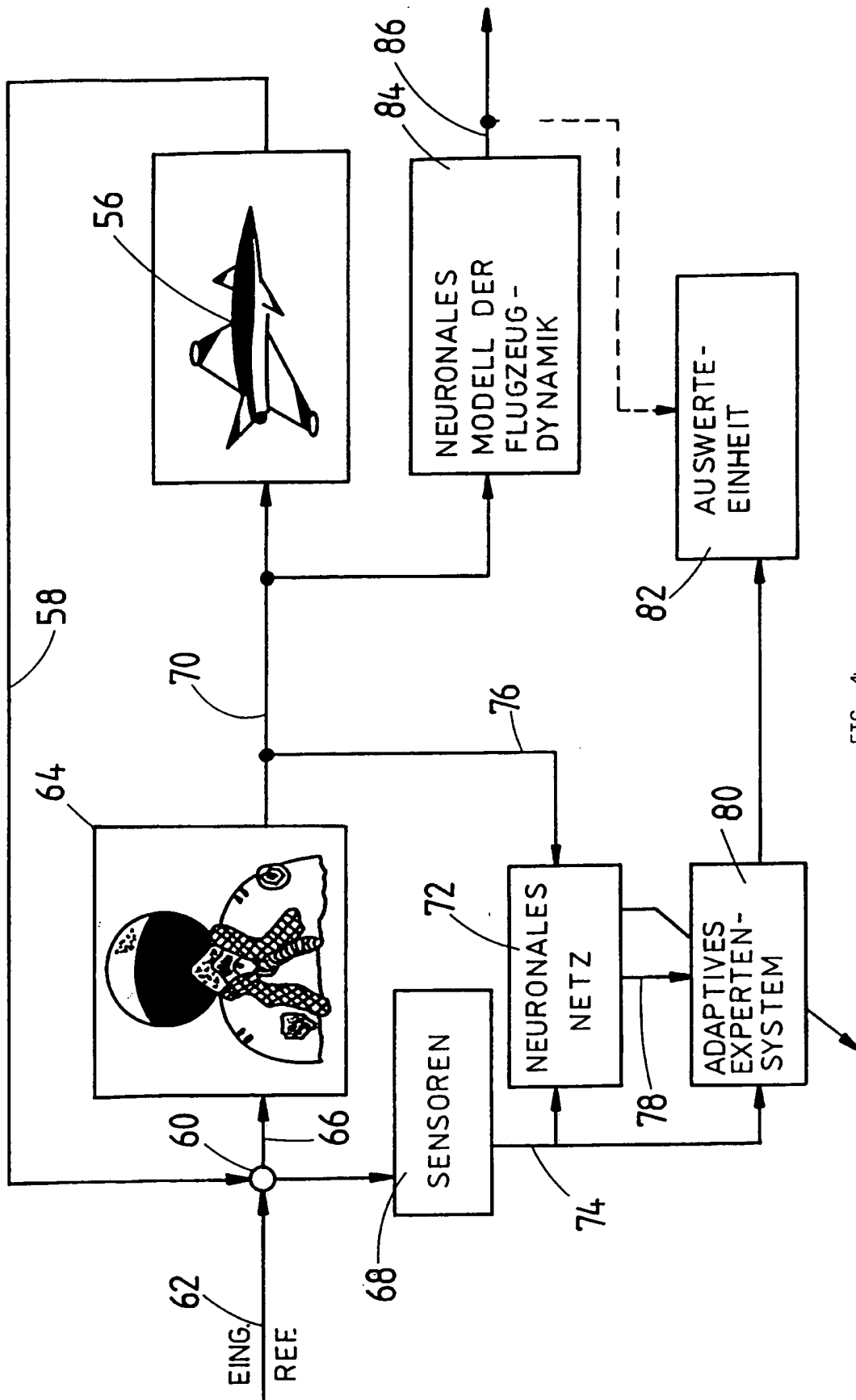


FIG. 4

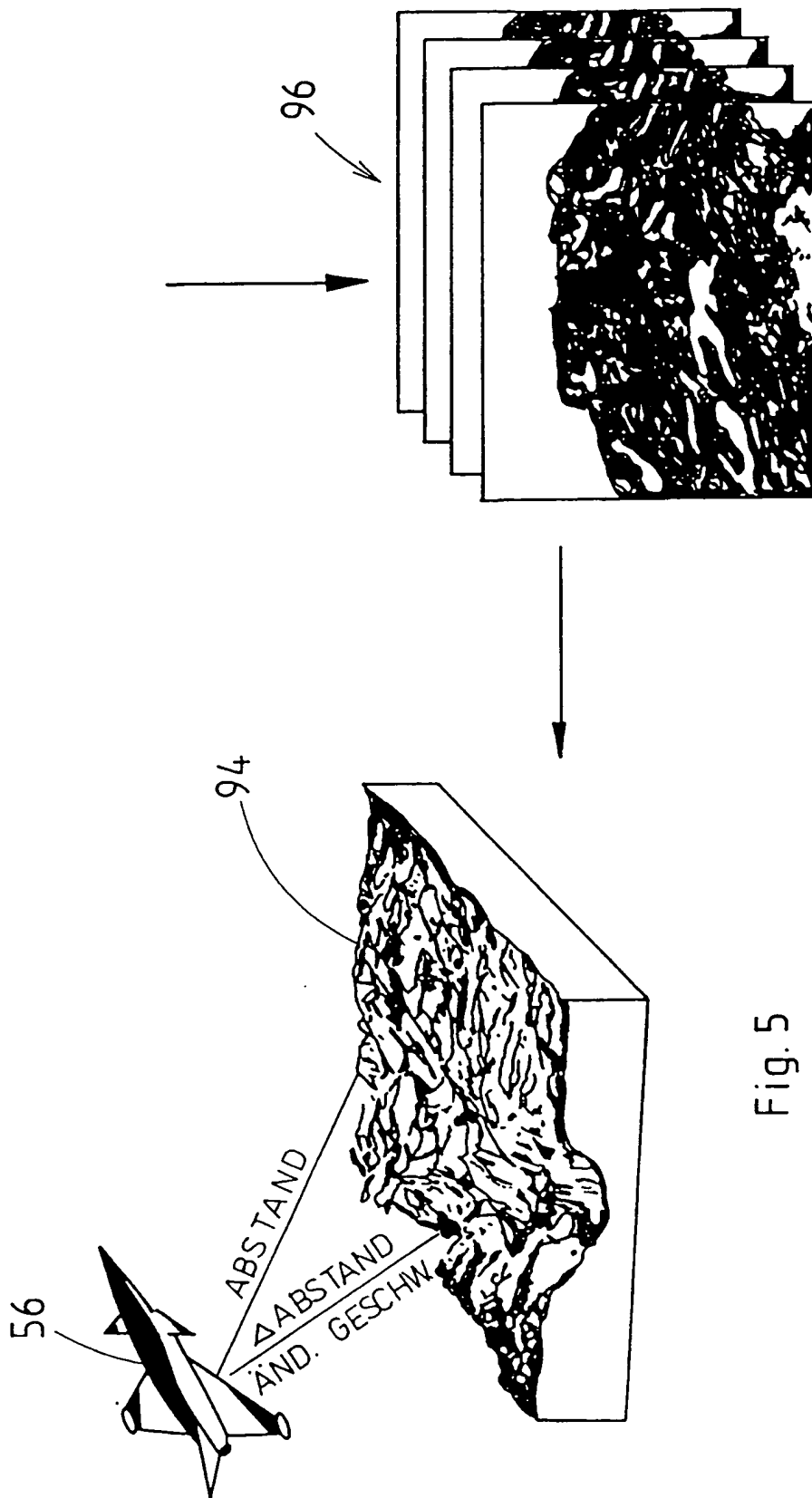


Fig. 5



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 95 10 4055

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	SCIENTIFIC HONEYWELL, Bd.9, Nr.1, 1988, MINNEAPOLIS US Seiten 43 - 49 W.SHANEYFELT 'THE HELICOPTER PILOTS EMERGENCY SITUATION ADVISOR' * Seite 44, rechte Spalte, Zeile 40 - Seite 49, linke Spalte, Zeile 6 * ---	1,2,5,7	G05B23/02 G09B19/16
A	CONFERENCE PROCEEDINGS 1991 IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SYSTEMS,MAN,AND CYBERNETICS, Bd.3, 13. Oktober 1991, USA Seiten 1511 - 1516 K.KRISHNAKUMAR ET AL 'SIMULATOR BASED ADAPTIVE HELICOPTER TRAINING USING NEURAL NETWORKS' * das ganze Dokument * ---	1	
A	CONFERENCE PROCEEDINGS 1991 IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SYSTEMS,MAN,AND CYBERNETICS, Bd.3, 13. Oktober 1991, USA Seiten 1545 - 1550 J.SMITH ET AL 'AN ARTIFICIAL NEURAL NETWORK MODEL OF CERTAIN ASPECTS OF FIGHTER PILOT COGNITION' * Seite 1546, rechte Spalte, Zeile 11 - Seite 1550, linke Spalte, Zeile 7 * ---	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6) G05B G09B
D,A	EP-A-0 416 370 (BODENSEEWERK GERÄTETECHNIK) * Spalte 7, Zeile 5 - Spalte 9, Zeile 46 * ---	1	
A	EP-A-0 200 352 (BRITISH AEROSPACE PUBLIC LIMITED COMPANY) * Anspruch 1 * -----	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 21. Juni 1995	Prüfer Kelperis, K
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : schriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument ----- & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.